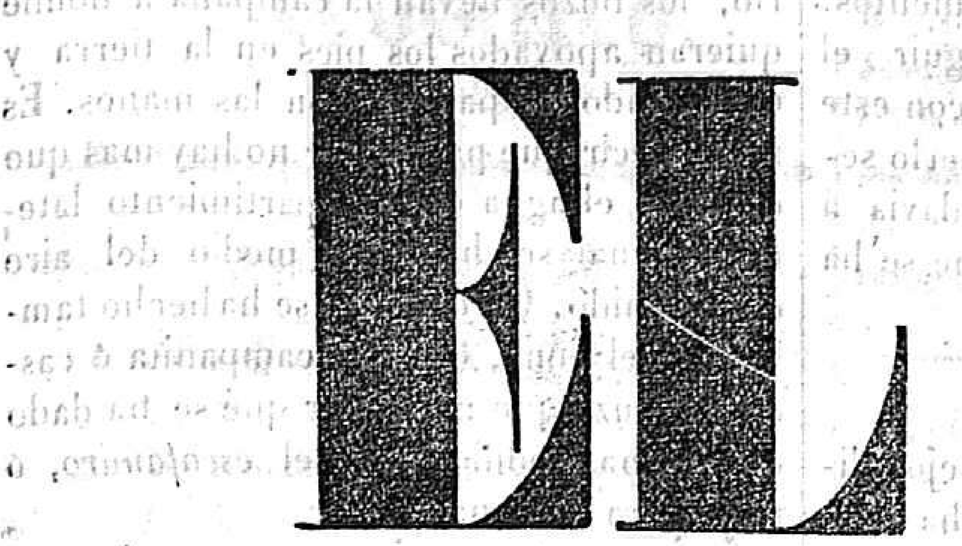
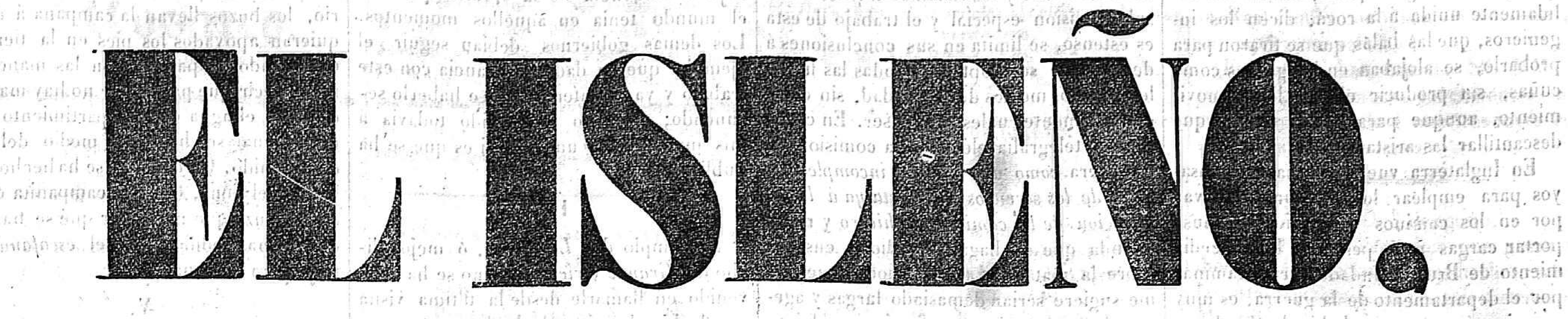
Año II.—Núm. 355. Juéves 12 de agosto de 1858. Islas Baleares.

EL ISLEÑO.

PERIÓDICO CIENTÍFICO, INDUSTRIAL COMERCIAL Y LITERARIO.

PUNTOS DE SUSCRICION.
Palma.—Imprenta de Gelabert.=Mahon.—D. Matías Mascaró.=Iviza.—D. Joaquin Circr.

PRECIOS DE SUSCRICION.
En Mallorca, 10 rs. vn. al mes.=En los demas puntos del reino 12 rs. idem, franco de porte.

Seccion técnica.

REVISTA CIENTIFICA.

SUMARIO.—Los ferro-carriles de Alicante y Toledo y el canal de Isabel II.—*Obras públicas*: Otra vez el istmo de Suez y el túnel de los Alpes.—Canal de Panamá.—Gran alcantarilla.—Nueva aplicacion de la artillería.—La informacion oficial sobre los caminos de hierro.—*Navegacion*: El nautilo.—*Telegrafía*: Cable trasatlántico.—*Optica*: El telescopio.—Caso notable.—Aplicaciones eléctricas.—*Química*: Amalgamacion.—*Zoologia, mineralogia, geologia, meteorologia, astronomía*: Nuevos cometas.—*Medicina.*—*Progresos industriales*: Mistos sin fósforo.—*Agricultura*: Viñas, gusanos de seda.

I.

No es el momento mas oportuno, para escribir desde el estranjero una *Revista científica*, aquel en que los lectores se hallan preocupados con sucesos mucho mas interesantes y que han visto sucederse uno tras otro, con una rapidez á que no está acostumbrada nuestra pobre España. En un mes, el mas afortunado que cuenta tal vez Madrid en sus anales, se han realizado tres acontecimientos que la ciencia tiene derecho á inscribir en el número de sus triunfos, y que, como todos los que alcanza, serán indelebles, resistirán á la ruinosa influencia de nuestras disensiones y mudanzas políticas; y sin ser menos gloriosos que los que proporcionan esas carnicerías humanas, enfáticamente llamadas *triunfos nacionales*, en vez de llanto, luto y pobreza, dejarán tras sí el bienestar, la alegría, la abundancia.

Madrid que, desde Góngora y Quevedo encontraba apenas en el Manzanares lágrimas con que llorar su aislamiento y desnudez, que envidiaba sus risueñas márgenes á la antigua reina del Tajo, y su ventajosa posicion á Lisboa y Barcelona ha visto realizado en pocos dias lo que en otros tiempos no se hubiera atrevido á prometerle una maga. Los madrileños, vueltos apenas del asombro que les causaba verse con el mar á las puertas, con un arrabal como Alicante, y resuelto el problema que estuvo á punto de hacerle perder su importancia en tiempo de Felipe II, se encuentran con que les traen tambien la catedral que les faltaba; y en menos tiempo que el que, que pudieran emplearle en dar un paseo por la ronda, ó en contemplar la mezquina fachada de Atocha, pueden los curiosos y los inteligentes visitar los baños de la Cava ó admirar el mas grandioso de los monumentos españoles la basílica de Toledo! Muy ingratos serian mis paisanos si no manifestaran su gratitud al alma de esta transformacion, al infatigable señor Salamanca, y á los entendidos ingenieros que han dirigido los trabajos, don Angel Retortillo y don Eusebio Page.

Pero el gran acontecimiento entre los aludidos, el que eclipsa á los demás por la série de dificultades que ha sido preciso combatir por lo perentorio de las necesidades que ha venido á satisfacer; el que hará memorable, no solo el fomento en que ha tenido lugar, sino el reinado de Isabel II que lo inició y tiene la fortuna de haberle visto llevar á cabo, es la llegada de las aguas del Lozoya á la corte. Hablar hoy del canal de Isabel II, y sobre todo hablarles de él á los lectores de Madrid que han tenido la fortuna de ver por sí mismos los resultados de ese colosal trabajo, seria imperdonable. Los mas indiferentes se habrán apresurado á leer ó á escuchar cuantos detalles hayan podido recoger sobre la magnitud de la empresa, la necesidad de acometerla, las dudas sobre su posibilidad, el triunfo de la ciencia, la laboriosidad ó inteligencia de los que han estado al frente de ellas y los beneficios que ha de producir al pueblo de Madrid; lo único que me queda que hacer es lamentarme de no haber presenciado ese momento solemne en que tan fuertemente debió latir el corazon de todo buen español, y sobre todo el de los que, como yo, tienen la fortuna de contar entre sus amigos al señor don Lucio del Valle y á sus dignos compañeros. Llegue hasta ellos la espresion del sentimiento de placer con que de todo corazon les felicito.

II.

No faltan algunos hechos nuevos que consignar con respecto á obras públicas, desde que escribí mi revista anterior; pero no desempeñaria debidamente el papel de cronista científico si no mantuviera vivo el interes del lector sobre esas cuestiones magnas de que ya se ha hablado, pero que nunca envejecen, sobre las cuales hay cada dia algo que decir, y que tendrán así en espectativa la atencion pública hasta que un brillante desenlace venga á terminar la cuestion, como acaba de hacerlo entre nosotros la ceremonia del 24 de junio.

Apenas habia trazado mi pluma, hace dos meses, algunos renglones sobre la apertura del istmo de Suez, apenas acababa de deplorar los incomprensibles misterios de la política que parecian oponerse á tan útil empresa, cuando los periódicos de Inglaterra y de Francia entablaron una polémica con motivo de la proposicion presentada á la Cámara de los Comunes por Mr. Roebuck, apoyada por lord John Russell y otros personajes; combatida por lord Palmerston y D'Israeli y desechada en fin, por 290 votos contra 62. Esta votacion ha hecho ver positivamente que los representantes de la Inglaterra no consideran que la apertura del istmo de Suez sea una gran ventaja para los intereses de la humanidad, y creen que podria perjudicar al imperio otomano, y hasta tentar á su integridad. En cambio la polémica ha puesto de manifiesto que ninguna de las objeciones políticas que se han presentado, alcanzarian al proyecto de camino de hierro del Mediterráneo al Golfo Pérsico, proyectado por ingleses en beneficio casi esclusivo de la Inglaterra. ¿Será posible que en las grandes naciones, como en los hombres mas grandes, haya de encontrarse ese fondo de egoismo, móvil de sus acciones? ¿Será posible que la ciencia haya de estrellarse casi siempre, no en los obstáculos naturales que está llamado á vencer, sino en los artificiales que el hombre mismo se complace en elevar ante ella; será posible que haya de preponderar siempre el bienestar de los menos al de la generalidad? Duro se hace el pensarlo, y es de esperar que en la ocasion presente la Europa entera y la América no sacrificarán sus intereses á esa sed insaciable de preponderancia.

En la sesion del 29 de junio volvió á tocarse en la Academia de Ciencias de Paris la cuestion del túnel del Montcents, cuyos estudios se empezaron, segun parece, hace veinte años. El primero que los indicó fue Mr. Medail, indicando el punto mismo en que se ha empezado á abrir la galeria por uno y otro lado; despues se presentaron varios proyectos, uno en 1849 por el ingeniero belga Mr. Mauss; otros dos en 1855 por el eminente físico Colladon y el ingeniero Thomas Barlett; pero no se encontró ninguno realizable, hasta que los ingenieros sardos Grandis, Grattoni y Jommeillier presentaron su *compresor hidráulico*, que permite obtener simultáneamente la ventilacion del túnel, la perforacion de la roca y la limpia de los escombros. No podria detenerme á dar la descripcion de este aparato porque faltaria espacio para ello; diré solo que es una especie de sifon invertido en que por medio de una caida de agua de 20 metros se puede comprimir el aire á seis atmósferas, y este aire comprimido es el que ventila el subterráneo, sirviendo antes de fuerza motriz para escavar la roca por medio de barrenas de mina, y para estraer los escombros que ha hecho volar la pólvora. Segun los estudios de Mr. Elie de Beaumont y de Sismonda, las rocas que componen el terreno, y hay que atravesar, son capas de arenisca micácea, mezclada con esquistos tambien micáceos, cuarcita, anhidrita, caliza dolomítica y caliza cristalina con el esquisto arcilloso. De estas rocas solo la cuarcita presenta una gran resisténcia, pero parece que la capa no es muy gruesa, de suerte que, segun dijo el ingeniero Menabrea en la Academia, al leer la nota que estractamos, no se tardarán mas que seis años en terminar esta obra gigantesca. Este aserto está fundado en los innumerables esperimentos que ha hecho una comision *ad hoc*, á la cual pertenecia el ingeniero Menabrea; esperimentos que prueban que, con la máquina dicha, podrán hacerse 3 metros diarios en cada una de las galerias, mientras que por los métodos ordinarios solo se avanzaria medio metro. Aun cuando hubiera alguna exageracion en estos cálculos, la diferencia es tan grande y la persona que los presenta tan respetable, que bien merecia la pena de que se ensayaran en España los medios indicados y se aplicaran á las obras públicas y á la minería, si, como es de esperar, su resultado correspondiera á lo que de ellos se dice.

Como si no fueran bastante colosales los proyectos de que llevo hecho mencion, y para no perder la merecida reputacion de atrevidos que tienen los norteamericanos, el capitan Paulding, encargado por el gobierno de Estados-Unidos de hacer la nivelacion del istmo de Panamá y el estudio de un canal que una los dos Occéanos, acaba de presentar una Memoria sobre la comision que se le habia confiado. Segun él, la creacion de dicho canal, que tendria 62 kilómetros y medio de largo con una seccion de 82 1|3 metros, no presenta ningun obstáculo sério, y promete un brillante porvenir á la empresa que lo acometa y se resuelva á gastar 80 millones de dollars (cerca de 1,600 millones de reales). El principal inconveniente, ó mejor dicho, el único, segun Mr. Paulding, es lo enfermizo del clima. El agua para la alimentacion del canal se tomaria del rio Chagres.

Aunque menos importante tal vez que los trabajos, que se ejecutan en Madrid, bajo la direccion del señor Morer, para distribuir las aguas del Lozoya, creo deber mencionar aquí la galería subterránea que se construye en Paris debajo del boulevard Sebastopol, que, como se sabe, es una nueva calle no terminada todavía, que divide la ciudad en dos partes casi iguales, perpendicolarmente al Sena. Esta alcantarilla, á la cual ha de venir á parar una buena parte de las aguas de la orilla derecha del rio, es enteramente circular, tiene 5 metros y 20 centímetros de diámetro en la parte mas próxima al rio, que no bajará de un kilómetro de longitud. No es del caso describir todas las disposiciones que se le han dado interiormente para que los trabajadores de la villa no sufran al limpiarla los efectos de las emanaciones peligrosas y para que circulen por ella á pié seco; solo si haré presente que la obra se ejecuta sin estorbar apenas la circulacion; que con objeto de activarla se emplean para labrar el mortero dos máquinas locomóviles, y que la cimbra es tambien de una construccion á propósito para ganar tiempo, pues en vez de desarmarse corre sobre unas barras-carriles.

Otra de las obras difíciles y delicadas que se ejecutan en este momento en Paris es el de arrancar los pilotes en que se hallaba fundado el edificio de la máquina elavatoria que se conocia con el nombre de la *Pompe de Notre Dame*. Esta operacion se ejecuta con una draga de gran poder, movida por el vapor, cuyos cangilones, ó mas bien cavaderas de hierro, escavan el lecho del rio al pié mismo de los pilotes; para estraer los que no están muy profundamente clavados se emplea una inmensa viga horizontal, suspendida en equilibrio, y á la cual se imprime un movimiento de báscula, despues de haber sujetado uno de sus estremos al pilote con grafas de hierro y una cadena.

Pero una aplicacion verdaderamente original y llena de interés, es la que acaba de hacerse en el departamento del Asiege, en los trabajos de rectificacion de la carretera número 119, que debe atravesar la gruta del Mas d' Azil. A la entrada de dicha gruta, en la parte superior de la bóveda, habia un peñasco enorme muy saliente y desprendido de la masa de la roca, de suerte que era peligroso dejarlo así. La altura de 60 metros á que se encontraba, y otras circunstancias debieron convencer al director de los trabajos de que no era posible emplear la pólvora, y le ocurrió valerse de piezas de artillería. En efecto, escribió al prefecto del Asiege; este dió órden al gefe de una batería del décimo regimiento para que se pusiera de acuerdo con el ingeniero, y el 19 de junio se colocaron los obuses de 12 centímetros á 25 metros de la gruta. A pesar de la altura á que se hallaba el peñasco, no se traspasó el ángulo que puede formar el eje de las piezas con el horizonte, y los dos obuses tiraron con una puntería admirable; cuarenta tiros bastaron para terminar la operacion, se desprendieron todas las porciones del peñasco que ofrecian peligre, y aun-

que quedó una gran parte, estaba tan sólidamente unida á la roca, dicen los ingenieros, que las balas que se tiraron para probarlo, se alojaban en las grietas como cuñas, sin producir el mas ligero movimiento, aunque para entrar tenian que descantillar las aristas.

En Inglaterra vuelven á hacerse ensayos para emplear los carruajes de vapor en los caminos ordinarios y transportar cargas muy pesadas. El procedimiento de Bruy, mandado para examinar por el departamento de la guerra, es muy superior á cuanto se habia hecho hasta ahora, segun resulta de los esperimentos verificados ante la comision especial de artillería. El carruaje cargado con tres piezas de 68, que pesaban 20 quintales ingleses, salio del arsenal real marchando sin dificultad, con una velocidad de dos millas y media por hora, á pesar de las pendientes. La fuerza de la máquina, dice *El Morning-Herald*, era de ocho caballos, y el consumo de combustible de 3/4 de quintal de coke por hora. Es astraño que no se haga mencion del estado del camino, y sobre todo de la máxima pendiente recorrida.

En América se ha hecho otra aplicacion del vapor á la locomodion, que me parece de resultados mas seguros, aunque por desgracia será de un uso menos general. Los trineos que se emplean para viajar por los rios y lagos que se hielan con facilidad en invierno, iban generalmente armados de velas como un buque, y á Mr. Weard, habitante de Janesville, lo ha ocurrido reemplazar las velas con el vapor, y ha perfeccionado así considerablemente la locomocion por trineos.

III.

Ya que hablo de la locomocion, me haré cargo aquí del hecho capital que ha señalado el período trascurrido entre mi revista anterior y la presente, hablo de la aparicion del *Informe sobre los medios de asegurar la regularidad y la seguridad de la esplotacion en los caminos de hierro*, publicado por órden del ministro de agricultura, comercio y obras públicas de Francia. Basta ver el título de la obra, y saber que los hombres mas competentes han empleado cerca de cinco años de trabajo árduo en reunir, discutir y ponerse de acuerdo sobre los materiales que la constituyen para hacerse cargo de su importancia y de la imposibilidad en que estoy de dar cuenta de ella en pocos renglones Diré sin embargo, porque algo es menester decir, que es una esposicion completa del estado de la locomocion por caminos de hierro en Francia; presenta con órden la organizacion de cada una de las compañias que esplotan los ferro-carriles del imperio y de una noticia bastante detallada de todos los accidentes ocurridos desde la creacion de cada línea. Este trabajo, como he dicho, es completo y mereceria todos los elogios que le ha prodigado la prensa de Paris, si el objeto que se propuso el ministro de Obras públicas en 1853 hubiera sido solo hacer pública la verdadera situacion de los caminos de hierro y modificar algun tanto los reglamentos; pero lo que quiso Mr. Magne en aquella época, tan fatal para la seguridad de los viajeros, fué que se buscaran los medios de proporcion, esa seguridad que faltaba que falta todavía y que jamás se encontrará mientras se haga lo que ha hecho la comision oficial.

Ponesse á examinar las que pueden producir accidentes en los caminos de hierro y empezar por sentar el precedente de que *en el estado actual de la ciencia las garantias de seguridad que se buscan deben encontrarse principalmente en los reglamentos de las compañias*, es, á mi juicio, prejuzgar la cuestion; es entrar en ella con prevencion y firmemente decididos á no ver ni el mal ni el remedio en otra parte. ¿Y qué ha sucedido? lo que era de esperar; que la comision insiste mucho en todo lo que que tiene relacion con el personal, se estiende menos en lo referente al material haciendo muy pocas observaciones, y aunque somete las modificaciones y los sistemas nuevos á una sub-comision especial y el trabajo de esta es estenso, se limita en sus conclusiones á desear que se adopten en todas las líneas los mismos medios de seguridad, sin decir esplícitamente cuales han de ser. En cuanto á la telegrafía eléctrica la comision la considera *como una ciencia incompleta, á pesar de los servicios que presta ya á la esplotacion de los caminos de hierro* y recomienda que se hagan estudios y ensayos sobre la materia. Las reflexiones que esto me sugiere serian demasiado largas y agenas de una revista: prefiero pues dejarlas para otro lugar. Permitaseme, sin embargo, antes de terminar lo que sobre la informacion oficial pensaba decir, copiar el párrafo en que se juzgan trabajos análogos al que tuve la honra de ensayar en el ferro-carril de Madrid á Albacete, pidiendo perdon al lector si le hablo de mi humilde persona algunos momentos; pero en esta ocasion no soy el inventor de un sistema sino el español que revindica lo poco ó mucho bueno que se le quiere siempre arrebatar á su pais, sin duda porque la osadía y el charlatanismo no están proporcionalmente repartidos del uno y otro lado del Pirineo.

Dice así el párrafo.

«La telegrafía eléctrica, en lo que tiene «relacion con los caminos de hierro, no «podia dejar de escitar la imaginacion de «los inventores, que como sucede muchas «veces, han ido en su mayor parte, mas «allá de lo que debian, queriendo confiar «á la pila el cuidado esclusivo de la se- «guridad y hacerla obrar de cerca y de «lejos, en las estaciones, en la via, en los «discos y en las locomotoras. Algunas de «esas comunicaciones, la comision lo re- «conoce, no carecen de importancia y «hasta parecen contener el gérmen de «perfecciones futuras; pero si bien pue- «den formar parte de un legajo que la «ciencia consultará tal vez con fruto mas «adelante, no podrian en este momento «aceptarse en la práctica y concurrir con «ventaja á la seguridad de los trenes.

«Citaremos especialmente entre los in- «ventores cuyas ideas nos han parecido «dignas de un interes particular á M. Cu- «yard y á M. Achard. La comision ha «manifestado el deseo de que los sistemas «propuestos por uno y otro ingenieros se «ensayen por las compañías, y cree que «el gobierno debe seguir con atencion los «esperimentos.»

Vuelvo á repetir que no es este el lugar de hacer reflexiones sobre el libro de que doy cuenta y que en otra parte combatiré el juicio que emite sobre la aplicion de la electricidad á los caminos de hierro; pero no puedo menos de hacer presente ahora, y en todas cuantas ocasiones se me ofrezcan, que los dos sistemas de Guyard y Achard, únicos que la comision ha creido dignos de mencionarse y de ser recomendados al gobierno y á las compañías, entre mas de 100 que dice haber examinado, son una copia del que tuve la fortuna de presentar un año antes que M. Guyard y dos años antes que M. Achard: debo ademas advertir que en el mes de noviembre de 1853, cuando acababa de intituirse la comision manifesté al ministro de Obras públicas frances que deseaba se examinara mi sistema depositado en el ministerio con todos los que me habian precedido. Que el ministro recibió la carta es cosa que me consta, porque tengo su respuesta, sin embargo en la informacion no aparece mi nombre al lado del de los demas, y es positivo que no se ha emitido juicio sino acerca de las imitaciones francesas, ¿Es este silencio natural? ¿es disculpable? no me toca á mi decirlo.

Lo que sí diré resumiendo es que *la informacion* publicada por el gobierno frances es importantísima, necesaria á cuantos se ocupan en estudiar las cuestiones que tienen relacion con los caminos de hierro; pero no ha llenado, á mi juicio, el objeto que se habia propuesto el ministro que la instituyó, segun se desprende del decreto mismo que encabeza los trabajos de la comision, decreto que fue dictado bajo la influencia de la opinion que todo el mundo tenia en aquellos momentos. Los demas gobiernos debian seguir el ejemplo que ha dado la Francia con este trabajo y ya Inglaterra parece haberlo secundado; pero no ha venido todavía á mis manos el documento, si es que se ha publicado.

IV.

El ejemplo del *Leviathan*, ó mejor dicho del *Grande Oriental*, como se ha convenido en llamarle desde la última visita que le hizo la reina de Inglaterra, no arredra á los constructores y en todas partes quieren hacerse buques de dimensiones colosales sin esperar á ver el resultado que produce el jigante de los mares. Un constructor de Liverpool ha propuesto al gobierno inglés entregarle seis barcos de vapor de 30,000 toneladas cada uno, 8000 toneladas mas que el *Leviathan*. El constructor se hace la ilusion de que con ellos podrán andarse 500 millas al dia y hacer por consiguiente el viaje á Australia en 21.

En él mismo puerto y no sé si por el mismo constructor, no se prometen sino que se han hecho ya, dos buques de una longitud estraordinaria, mayor que la del *Leviathan*, pues que tienen 700 pies. Su forma, dice el *Journal del Havre*, está calculada para navegar por los rios de la India y llevar grandes cargamentos con una velocidad mas grande aun, pues se comprende que calando muy poco, su capacidad no puede ser proporcional al largo, y apenas contendrán lo que otros buques ordinarios de la marina mercante; pero en cambio podrán llegar á sitios donde estos no han podido entrar nunca.

No es solo la forma sino la materia tambien la que se trata de alterar en los buques: el acero, dicen, está llamado á reemplazar al hierro en los navíos que calando muy poco exigen una solidez considerable. El primer ensayo que se ha hecho sobre el particular ha sido en Inglaterra con un vaporcito construido por Mr. John Laird para formar parte de la espedicion del Doctor Livingstone y hacer la navegacion fluvial del Zambasi. Otro ensayo acaba de hacerse por Mr. Mec Gregor Laird que ha construido un vapor de 160 toneladas el *Rainbow*, para hacer la navegacion del Niger. Todo el casco, dicen, es de hojas de hacero; tiene 127 pies de largo, 16 de bao y lo moverá una máquina de alta presion de 50 caballos. Apenas se ha botado al agua este buque se le han encargado al mismo constructor otros semejantes.

El Almirantazgo inglés ha mandado construir segun parece, un nuevo género de buques de guerra, destinado á obrar por choque, y á constituir una especie de *ariete marino* de un efecto terrible en los abordajes No daré pormenor ninguno sobre él porque cualquiera puede figurárselo, y necesito el espacio para otros adelantos menos mortíferos, y por lo tanto mas útiles. Por la misma razon me abstengo de hablar de las balas huecas de M. Melvill, que se propone obtener mayor velocidad y fuerza.

El Nautilo es una campana de buzo muy semejante á la que se conoce hace mas de un siglo pero perfeccionada por un americano, M. Samuel Hallet, que ha tenido la feliz idea de emplear la bomba de Mr. Julienne para comprimir el aire y aumentar ó disminuir de ese modo á voluntad el peso específico de la campana. El aparato se compone de dos partes esenciales y distintas: 1.° un sistema mecánico, que sirve para comprimir el aire, instalado en un barco ordinario y puesto en movimiento por una maquinita de vapor; 2.° la campana metálica en que entran los buzos, y que al sumergirse queda en comunicacion por la bomba por medio de un tubo. El peso de la campana está calculado de manera que naturalmente flota en la superficie del agua; cuando se quiere bajar, se abre una llave que deja penetrar el agua en un compartimiento lateral y otra que pone en comunicacion constante con el interior de la campana un recipiente de aire comprimido. Ya en el fondo de rio, los buzos llevan la campana á donde quieran apoyados los pies en la tierra y empujando las paredes con las manos. Es inútil decir que para subir no hay mas que espulsar el agua del compartimiento lateral, lo cual se hace por medio del aire comprimido. Otro ensayo se ha hecho tambien en el Sena, de una campanita ó casco de buzo que no sé por qué se ha dado como una modificacion del *escafandro*, ó traje para sobrenadar.

V.

Con el mayor sentimiento paso á dar noticias del cable trasatlántico, que como se sabe debia estar á esta fecha tendido del uno al otro continente. Segun lo dispuesto, *El Agamenon* y el *Niágara*, con los dos fragatas auxiliares debian dirigirse al punto que forma la distancia media entre los dos estremos de la línea telegráfica, es decir á los 32° O. de Greenwich; allí debian reunirse los dos cabos del cable, bajar el trozo soldado y estacionarse algun tiempo hasta que estuviera bien establecido en el lecho del Océano; despues el *Niágara* debia dirigirse hácia América y el *Agamenon* hácia Europa. Quince dias bastaban para terminar la operacion, y el 10 de julio salió la escuadrilla de Plimouth, pero una tempestad terrible que obligó á los buques á separarse, no les permitió se verificara la reunion en el punto de la cita, hasta el 26 de junio. La serie de percances que han hecho renunciar por el pronto á realizar la operacion seria muy larga de contar, baste decir que él cable se rompió tres veces y tres veces se soldó para volver á empezar; en la primera no se habian soltado aun mas que dos millas de cable, 80 en la segunda, y en la última iban ya 150 á bordo del *Niágara* solo; se calcula pues en 500 libras la pérdida total, y se tendrá una idea de su importe diciendo que cuesta cerca de 10,000 rs. cada milla. Nada de positivo se sabe todavía sobre la verdadera causa de este resultado y si debe atribuirse á la mala construccion del cable, á alguna falta de los aparatos para soltarlo ó á la naturaleza del fondo del mar.

Si fuera esto último no bastaría el remedio que propone el *Times* de emplear el *Leviathan*, como el único buque capaz de contener bastante carbon para soltar el cable con una velocidad de 5 millas por hora; ni tampoco el sistema propuesto por los señores Land y Faldoniery de atarle cuerpos de gran superficie, como tablas, barriles, etc., para disminuir la velocidad, ni el que creo ofreceria mas ventajas que ningun otro de mantener el cable mientras no se tendiera todo, por medio de flotadores que podrian despues irse cortando.

Si la inmersion del cable traslántico no ha tenido el éxito que se esperaba, no por eso deja de marchar á pasos agigantados la telegrafía eléctrica. M. Wheatstone, el infatigable y eminente físico, que pudiera muy bien llamarse el padre de la telegrafía, porque ademas de haber sido uno de los primeros que realizaron este gran problema no ha cesado de perfeccionarlo, ha presentado últimamente á la Sociedad Real de Lóndres sus nuevos telégrafos de muestra en los cuales no varia absolutamente nada el principio; pero ha modificado el mecanismo de manera que hace mas regulares y exactas las indicaciones, sin que las altere un sacudimiento en el aparato, por fuerte que sea, de manera que pueden montarse sin peligro de que se descompongan en un buque ó en una locomotora.

Otros aparatos telegráficos presentados por Mr. Garapon al círculo de la prensa científica y la rehabilitacion de algunos hilos del telégrafo sub-marino de Argel, completan el cuadro de los hechos mas notables que me proponia presentar sobre la telegrafía. Los aparatos de Mr. Garapon son semejantes á los de Morse ó mas bien á los de Bain; pero emplea un papel *simbatizado* en el cual el calor de la corriente eléctrica marca los signos en negro.

(Se concluirá.)

MANUEL FERNANDEZ DE CASTRO.

(Revista Peninsular.)

Mosaico.

Hé aquí la lista de las personas que han sido elegidas para el gobierno universal de Vizcaya durante el bienio de 1858 á 60.

BANDO OÑACINO.

Señores diputados generales.

1.° D. Manuel de Gogeascoechea.
2.° D. Ramon Castor de Rotaeche.
3.° D. Antonio Lopez de Calle.

Señores regidores electos.

1.° D. Claudio Eladio de Zumelzu.
2.° D. Benigno de Salazar.
3.° D. Donato de Arechavaleta.

Señores regidores en suerte.

1.° D. Ceferino de Mendivil.
2.° D. José Antonio Basterrechea.
3.° D. José Práxedes de Uriarte.

Señores síndicos.

1.° D. Juan José de Llona.
2.° D. Eusebio de Uribe Salazar.
3.° D. Juan Bautista de Mendezona.

Señores secretarios de justicia.

1.° D. Victor Luis de Gaminde.
2.° D. Pedro Ignacio de Anitua.
3.° D. Ignacio María de Arias.

BANDO GAMBOINO.

Señores diputados generales.

1.° D. Juan José de Basozabal.
2.° D. Ramon de Echezarreta.
3.° D. José María de Lambarri.

Señores regidores electos.

1.° D. Manuel de Lecande.
2.° D. José M.ª de Ibarra y Cortina.
3.° D. José Ramon de Lambarri.

Señores regidores en suerte.

1.° D. Lucas de Oñate.
2.° D. Ignacio de Olaechea.
3.° D. Pedro Luis de Bengoechea.

Señores síndicos.

1.° D. Gregorio de Aguirre.
2.° D. Manuel de Bernaola.
3.° D. Javier de Gondrando.

Señores secretarios de justicia.

1.° D. Juan Bautista de Uriarte.
2.° D. José María de Vildósola.
3.° D. Manuel de Mandina.

Señor secretario de gobierno.

D. Luis Gonzaga de Aguirre.

Remedio contra el oidium.—Llamamos la atencion de nuestros lectores sobre las líneas que á continuacion trascribimos tomadas del *Norte de Castilla.*

Don Idelfonso Diez, farmacéutico de Paredes de Nava, nos comunica con fecha 19, un importante descubrimiento para curar á la vid de la cruda enfermedad *oidium*, que, según los síntomas se ha tenido hasta ahora por crónica: la receta-preservativo es como sigue: se toma media onza de sulfuro seco de potasa y se disuelve en un cuartillo de agua, despues de lo cual se dará con una brocha mojada en el líquido á los rastros de la vid sin tener necesidad de llegar á los tallos: á los pocos dias de haber practicado la mencionada operacion, se robustecerán aquellos, tomando asimismo las hojas un verde brillante, y al poco tiempo se reproduce el liber y corteza que por lo regular pierde la cepa que se acometida de esta cruel enfermedad.

Nosotros, que siempre hemos abogado por los intereses agrícolas, no podemos menos de felicitar de antemano al señor don Ildefonso Diez, creyendo los buenos resultados que él nos garantiza bajo su nombre.

Por los sueltos,

P. J. Gelabert y Pol.

PALMA.

CRONICA RELIGIOSA.

Santo del dia de mañana.

SANTOS HIPOLITO Y CASIANO OBISPO, MARTIRES.

CULTOS SAGRADOS.

CORTE DE LA GRAN REINA DE LOS CIELOS, MARIA.

Dia 13.

Se hará la visita á Ntra. Señora de los Remedios, en la iglesia de Santa Magdalena.

—En la parroquial de San Jaime, á las once de la mañana, se dará principio á la novena de san Joaquin, padre de nuestra Señora, al tiempo de celebrarse una misa, la que continuará á la misma hora en los dias siguientes.—Al anochecer tendrá lugar el ejercicio mensual del divino Corazon de Jesus, con esposicion de S. D. M.

AFECCIONES ASTRONÓMICAS DE MAÑANA.

Sale el sol á las... 5 hs 10 ms.
Pónese.... á las.. 6 » 59 »

Hora en que debe señalar el relój al medio dia verdadero.
Las 12 hs. 4 m. 39 s.

AVISOS OFICIALES.

ORDEN DE LA PLAZA.

Gefe de dia para mañana: el comandante graduado capitan del regimiento infanteria de Asturias, don Manuel Rodriguez Alegre.

Servicio de la plaza, Asturias.

El T. C. S. M.—Benito de Amores.

DEPÓSITO DE PUERTO.

ADUANA DE PALMA. MES DE JULIO DE 1858.

Relacion *del movimiento de mercaderias en este Depósito de Puerto durante el presente mes.*

MERCADERIAS.	Cabos, número ó peso.	Existencia en fin del mes anterior.	Entrada en el presente.	TOTAL.	Salida en el presente.	Existencia en fin del mismo.
Aceitunas rellenas.. . .	Cajas.	»	110	110	»	110
Aguardiente de caña.. .	Pipas.	43	44	87	16	71
Idem	Med. Pip.	4	2	6	»	6
Idem	Tercerolas	7	»	7	»	7
Idem	Cuarterol.	30	»	30	20	10
Idem	Octavo p.	1	»	1	»	1
Idem	Bocoyes.	50	»	50	»	50
Aguardiente anizado.. .	Canastas.	»	100	100	»	100
Agua de azaha.	Cajas.	»	25	25	»	25
Anchoas.	Idem.	»	10	10	»	10
Café en grano.	Barriles.	9	»	9	9	»
Coñac.	Cajas.	»	50	50	»	50
Licores finos.	Idem.	»	260	260	»	260
Papel para cartas. . . .	Idem.	»	5	5	»	5
Perfumeria.	Idem.	»	3	3	»	3
Variantes..	Idem.	»	150	150	»	150
Vino de varias clases. .	Idem.	»	1050	1050	»	1050
Vinagre.	D. J.	»	100	100	»	100
Velas esteáricas.. . . .	Cajas.	300	»	300	»	300
Idem de sebo.	Fardos.	»	12	12	»	12
Idem	Cajas.	»	2	2	»	2
Rom..	Bocoyes.	25	»	25	»	25

Palma 10 de agosto de 1858.—El interventor—José Serrano.—El guarda-almacen—Pablo Reus.

CIUDAD DE PALMA.

NOTA *de los precios que han tenido en el mercado de esta capital los frutos y artículos de primera necesidad que á continuacion se espresan durante el primer tercio del mes de agosto.*

	Lib.	*sueld.*	*din.*
Trigo, cuartera. . .	3	18	»
Id. menudo, id. .	»	»	»
Cebada, id.. . . .	2	4	»
Centeno, id. . . .	»	»	»
Maiz, id.	3	»	»
Garbanzos, id. . . .	6	12	»
Arroz, arroba. . . .	1	17	»
Aceite de 1.ª clase, cuar.	1	5	»
Id. de 2.ª. . . .	1	3	6
Vino, cuartin . . .	1	18	»
Aguardiente. . . .	4	10	»
Vaca, libra. . . .	»	7	6
Carnero, id. . . .	»	10	»
Tocino, id.	»	12	»
Trigo candeal cuartera.	4	16	»
Habas, id.	4	4	»
Habichuelas, id. . .	7	13	»
Guijas, id.	»	»	»
Leña, quintal.. . . .	»	7	»
Carbon de encina, id.	1	9	»
Id. de mata, id. . .	1	4	»
Algarrobas, id. . .	1	1	»
Almendron, id. . .	21	»	»
Queso, id.	45	15	»
Lana, id.	18	»	»
Paja larga.. . . .	»	14	»
Id. tallada. . . .	»	12	»
Leña para horno, som.ª	»	11	»

NAVEGACION.

EMBARCACIONES FONDEADAS.

Dia 11.

De Carloforte en 9 dias polacra Giacomo, de 145 ton., cap. don Juan Calleja, con 9 marineros, trigo y habas.

De Villanueva en 3 dias laud San Francisco, de 68 ton., pat. Bartolomé Alberti, con 7 mar. y vino.

De Cagliari en 9 dias idem San Cristóbal, de 68 ton., pat. Francisco Compañy, con 8 marineros, trigo y habas.

IDEM DESPACHADAS.

Dia 11.

Para Barcelona vapor Rey D. Jaime II, de 332 toneladas, cap. don Miguel Morey, con 19 marineros, 73 pas., balija y efectos.

Para Sóller laud San Miguel, de 72 ton., patron Sebastian Coll, con 5 mar. y lastre.

CORREO DE HOY.

El vapor correo *El Rey Don Jaime I*, ha fondeado en este puerto, sin la menor novedad, á las 4 1/2 de la tarde procedente de Valencia é Iviza en siete horas de navegacion desde este último punto, conduciendo á su bordo la correspondencia pública y 47 pasageros.

Dicho buque saldrá para Iviza y Valencia el lúnes 16 del corriente á las ocho de la mañana.

DISPOSICIONES OFICIALES.

Real decreto trasladando de la regencia de la audiencia de Canarias á la de Cáceres, y vice-versa, á D. Pedro Gudal y á D. Pablo Campos Carballar.

Real órden señalando la tabla á que se han de sujetar las cargas de las armas portátiles de fuego.

Otra autorizando para el despacho de la direccion de artilleria, durante la ausencia del general Ros de Olano, al brigadier D. Tomás Cervino.

Otra dictando varias reglas sobre el modo de proceder á las operaciones del alistamiento de las Milicias provinciales.

La siguiente comunicacion de la presidencia del Consejo de ministros:

El presidente del Consejo de ministros al Escmo. Sr. ministro de la Gobernacion.

«Gijon 11 de agosto, á las once de la noche.

SS. MM. la reina y el rey y su augusta Real familia continúan sin novedad en su importante salud.

Esta noche han asistido SS. MM. al teatro. La numerosa concurrencia allí reunida ha saludado á nuestros reyes con entusiastas aclamaciones.»

MADRID 3 de agosto.

El *Clamor Público* dice que pasan de diez mil las reclamaciones hechas sobre las listas electorales en los seis distritos de Madrid.

Idem 5.

Dicen las *Hojas:*

La *Iberia* escita hoy al señor ministro de hacienda á que haga fecunda y provechosa la desamortizacion, utilizando los gérmenes de riqueza que la nacion encierra.

—En la noche del 1.° del corriente, segun escriben de Logroño al *Fenix*, se alteró momentáneamente el órden público en la villa de Haro, á consecuencia de varios vivas dados á Montemolin y Cabrera, por un iluso que inmediatamente fue reducido á prision por el alcalde-corregidor. Naturalmente cundió la alarma, pero por fortuna se restableció en seguida el órden, sin tener que lamentar desgracia alguna.

—El movimiento electoral de Madrid para la rectificacion de las listas ha sido tan considerable, que pasando poco de 10,000 el número de electores, las reclamaciones se elevan á 11,000, habiendo sido notable la prontitud con que en el gobierno civil se han terminado las primeras operaciones, pues acaso hoy mismo se conozca definitivamente el número de reclamaciones presentadas.

Idem 7.

La *Regeneracion* conviene hoy al fin en que la disolucion de las cortes se llevará á cabo. Consignamos este hecho porque la *Regeneracion* ha sido quien mas dudas ha mostrado acerca de la disolucion.

Idem 8.

Personas amigas del general Espartero aseguran que cuanto se ha dicho segun el manifiesto carece de un fundamento sólido, y por lo tanto no es probable que se publique.

—El *Estado* dedica anoche su artículo á probar lo embarazado que ha de hallarse el gobierno para encontrar 349 diputados que apoyen su política. Lo que nosotros creemos es que los embarazos para el gabinete van á surgir, no de la falta sino de la sobra de candidatos que quieran apoyar la situacion.

—Como en nuestra hoja autógrafa comunicamos, la partida de malhechores que andaba haciendo estragos en la provincia de Granada se ha visto reducida á deshacerse en vista de la activa persecucion con que la estrechaban todas las autoridades de acuerdo para estinguirla. Han sido cogidos algunos y la persecucion no cesará hasta que todos caigan en poder de la justicia.

Idem 9.

En el correo estranjero de hoy leemos la absurda noticia enviada por el telégrafo desde los Estados-Unidos, de que España estaba á punto de ceder la isla de Cuba á la union americana. Imposible parece que haya corresponsal que gaste el tiempo en inventar semejantes paparruchas.

—En la propension natural á abultar noticias se ha dicho hoy, y tememos que se dé parte por algun periódico, que al mismo tiempo que la fiebre amarilla ha esparcido el cólera morbo asiático en el Ferrol, tenemos informes oficiales, y podemos asegurar que semejantes rumores carecen de todo fundamento.

—La aparicion de la fiebre amarilla en el Ferrol tiene menos gravedad de la que se creyó en un principio. El mal no ha salido del puerto, ó diremos mejor, del vapor Isabel II, que es en donde han sido atacadas 13 personas, de las que el dia 7 fallecieron 3.

COTIZACION OFICIAL DEL DIA 9.

3 por 100 consolidado, 39,80 y 90 c.
Títulos del 3 por 100 dif., 28,40 p.
Idem del 4 y 5 por 100.
Amortizable de primera, 17,35 d.
Idem de segunda 11,95 p.
Deuda del personal, 9,60 p.

Por estracto,

P. J. Gelabert y Pol.

SECCION DE ANUNCIOS.

EL PORVENIR DE LAS FAMILIAS.

COMPAÑIA ESPAÑOLA DE SEGUROS MUTUOS SOBRE LA VIDA.

Autorizada por real órden de 25 de noviembre de 1851, prévia consulta del Consejo real.

Bajo la inspeccion y proteccion del Gobierno de S. M.

Inversion inmediata de los fondos recaudados en títulos de la Renta diferida y consolidada del 3 por 100 español.

Capital suscrito hasta 31 de mayo de 1858: 150.858,400 rs. vn., en 27,850 suscritores.

Depositado en el Banco de España en títulos, 55.322,000 rs. vn.

UN DELEGADO DEL GOBIERNO DE S. M. VIGILA LAS OPERACIONES DE LA COMPAÑÍA.

CONSEJO DE VIGILANCIA.

Escmo. Sr. duque de Abrantes, grande de España, y senador.—*Presidente.*
Escmo. Sr. conde de Isla Fernandez, senador.
Sr. D. Francisco de Paula Lobo, abogado.
Sr. D. Martin Garcia de Loigorri, propietario, y coronel de ejército.
Escmo. Sr. D. Pedro Tomas de Córdoba, propietario, y gentil-hombre de cámara de S. M.
Sr. D. Ramon Vela Hidalgo, propietario.
Sr. D. Felipe Juste, comerciante.
Sr. D. José Magaz, propietario y oficial del mi- terio de Hacienda.
Sr. D. Fermin de la Puente y Apecechea, propietario.
Sr. D. Juan de Castro Fontela, capitalista y comerciante.
Sr. D. Celestino del Piélago, brigadier del cuerpo de ingenieros, y ex-director de obras públicas.
Sr. D. Fernando de Madrazo, abogado.—*Secretario vocal.*

Director general. . . . . Sr. D. J. Singher.
Director adjunto. . . . . Sr. D. Miguel de Orive.
Banquero y cajero central. . . . . . La Compañía general de Crédito en España.

Direccion general en Madrid, *Carrera de San Gerónimo, núm. 34.*

CAPITAL DE GARANTIA ADMINISTRATIVA: 32.000,000 REALES.

Esta gran compañia nacional de seguros mútuos sobre la vida aumenta considerablemente sus suscriciones, y en el primer trimestre del corriente año ha hecho 3543 imposiciones por un capital de rs. 16.723,980.

Resultados tan satisfactorios solo se deben al celo de su indisputable buena Administracion y á los pingües productos que se han repartido los suscritores que han tomado parte en la primera liquidacion de la compañia, verificada en agosto de 1857. Para dar una idea de su buen resultado indicaremos algunas, tomadas de entre las mas favorables.

El primer quinquenio de la asociacion de que se trata empezó el 1.° de enero de 1852 y se ha concluido el 31 de diciembre de 1856; lo que representa exactamente una duracion de 5 años.

1.° D. Pablo Julià, de Tarrasa (Barcelona), impuso 500 rs. de una sola vez (póliza n.° 111), y le correspondieron Rv. 2,514 nominales de títulos del 3 por 100, ó sean al cambio corriente Rv. 980,46 efectivos.

2.° Escmo. Sr. Conde de Isla Fernandez, Senador y miembro del Consejo de vigilancia, impuso de una sola vez Rv. 22,000 (pólizas Nºs. 531, 547 y 548), y le correspondieron Rv. 105,333 nominales de títulos del 3 por 100, ó sean el cambio corriente rs. vn. 41,079.87 efectivos.

3.° D. José Cuñon Prada, de Lena (Oviedo), impuso 400 Rv. por entrega única (póliza número 563), y le correspondieron Rv. 2575 nominales de títulos del 3 por 100, ó sean al curso corriente reales vellon 1,004.25 efectivos.

4.° D. Florencio Martinez de Pinillos, de Vergara, impuso por anualidades (póliza n.° 7), 1500 Rv., y le correspondieron Rv. 5,622 nominales del 3 por 100, ó sean al curso corriente Rv. 2,192.19 efectivos.

5.° D. Manuel Egozcue, de Barcelona, impuso por anualidades Rv. 2,500 (poliza n.° 167), y le correspondieron Rv. 10,539 nominales, ó sean al cambio corriente Rv. 4,110.21 efectivos.

6.° D. Cándido Escurra, de Palencia, impuso por anualidades Rv. 1000 (póliza n.° 483), y le correspondieron Ru. 4,223 nominales, ó sean al curso corriente Rv. 1,646.97 efectivos.

La oficina de la Sub-Direccion se halla situada en el Borne número 15, en la que se darán toda clase de esplicaciones á las personas que gusten suscribirse. El Sub-Inspector encargado de la Sub-Direccion principal de esta provincia—Miguel Binimelis y Roselló.

¡El amigo de los españoles!!



PILDORAS HOLLOWAY,

privilegiadas por casi todos los gobiernos de Europa, recomendadas por los médicos mas célebres de la época, conocidas con unánime aceptacion en todos los paises del mundo y mas particularmente en España.

Estas célebres *Píldoras* son eficacísimas para obtener la purificacion de la sangre, para fortificar las constituciones débiles ó debilitadas, y para curar toda clase de enfermedades por secretas y escondidas que sus causas se encuentren en lo mas recóndito de los manantiales mismos de la vida. La accion de estas Píldoras va à buscar los gérmenes del mal en donde quiera que se hallen, y sin necesidad de crisis violentas, ni de sufrimientos de parte del paciente, producen efectos curativos casi milagrosos, y que solo por el testimonio de una constante é infalible esperiencia han podido llegar à ser creidos. Estas no son meras y aisladas aserciones, ni tampoco visiones de una imaginacion calenturienta, sino hechos positivos por la aclamacion unánime, que ha declarado estas Píldoras como una verdadera fuente de salud para el género humano.

Los archivos del Profesor Holloway en su casa central de Lóndres contienen una cantidad inmensa de certificaciones, cuya exactitud se ha hecho constar de la manera mas auténtica posible, poniendo asi fuera de duda la infalibilidad de este medicamento. Nuevas y numerasas certificaciones llegan diariamente de todos los paises y escritas en todos los idiomas, porque las Píldoras Holloway, son hoy conocidas en todos los paises civilizados, y la universalidad de su eficacia en todos los climas y contra todas las enfermedades es un hecho que ni aun los mas escépticos se atreven á disputar.

Los médicos mas célebres y las corporaciones facultativas mas distinguidas de Europa las recomiendan y las emplean para su clientela por el íntimo convencimiento que abrigan de que no pueden hallar un remedio ni mas general, ni mas seguro, ni mas eficaz, sobre todo en los climas cálidos, en donde las enfermedades se presentan con tanta fuerza de actividad, que la muerte suele seguir muy de cerca á los primeros síntomas, haciendo asi inútiles los efectos de los otros medicamentos por la lentitud de su accion.

Las Píldoras Holloway son eficacísimas muy especialmente para las siguientes enfermedades:

Accidentes epilépticos.	Enfermedades del hígado.	Lombrices de toda clase.
Asma.	Id. venéreas.	Lumbago ó mal de riñones.
Calenturas de toda especie.	Erisipelas.	Manchas en el cutis
	Hidropesia.	Obstracciones.
Debilidad ó falta de fuerzas por cualquiera causa.	Ictericia.	Síntomas secundarios.
	Indigestiones.	
	Inflamaciones.	
Dolores de cabeza.	Irregularidades de la mestruacion.	Tisis ó consuncion pulmonar.
Disenteria.	Jaqueca.	

Estas Píldoras son elaboradas bajo la inspeccion personal del profesor Holloway, y cada caja va acompañada de una instruccion impresá en español, que esplica el modo de hacer uso de ellas.

Los depósitos principales para la venta son en los establecimientos del mismo Profesor, Lóndres, Strand, 244, y en Nueva Yorc, Maiden Lane, 80.

En Madrid se venden en los establecimientos del señor Ulzurrun, Barrio nuevo número 11, y los señores Borrell Hermanos, calle Mayor número 17.—En Palma, en la farmacia de D. BERNARDO FIOL plaza del Mercado.

Los precios en España son los siguientes:

Cada caja conteniendo cuatro docenas de Píldoras. . 7 Rs.
Idem Idem doce docenas. . . . . 18 Rs.
Idem Idem veinticuatro docenas. . . . . 28 Rs.

Comprando los tamaños mayores se obtienen grandes ventajas.

A los que padezcan asma ú otra afeccion del pecho puede recomendárseles con toda confianza las *Píldoras Holloway*, citandoles como un ejemplo el siguiente caso.—D. Francisco de Borja Ramirez, de Trujillo, de 56 años de edad, habia pasado la mejor parte de su vida agoviado con los sufrimientos consiguientes á esta enfermedad, y desengañado de la ineficacia de todo remedio, no tenia (para usar su propia espresion) mas esperanza que en Dios. Ya habia renunciado á tomar medicamentos, y fué preciso, que sus amigos insistieran durante mucho tiempo para hacerle tomar algunas Píldoras Holloway. La primera dósis venció con sus benéficos efectos toda la repugnancia del enfermo, y no pasaron muchos dias sin que este se mejorara hasta el grado de no ser conocido por sus amigos.

AVISO INTERESANTE.

PLAZA DE CORT, NÚM. 54.

En los depósitos de vidrios planos y lunas azogadas para espejos, se han recibido vidrios planos en sus diferentes colores. Las personas que los necesiten podrán avistarse con el dueño del establecimiento. En el mismo se construyen canales y cañerias de zinc, de plomo y de hoja de lata, y las demás piezas que se encarguen del ramo de hojalateria. Desde hoy 12 de agosto el gas portátil para el uso de los plateros, solo costará á 7 sueldos 8 dineros el porron, y el de alumbrado á 8 sueldos; prometiéndose el fabricante del referido gas hacer todo cuanto esté á su alcance para poder bajarlo mas, pasados algunos meses.

A LA NOVEDAD PALMESANA,

CALLE DE SANTO DOMINGO, NÚMERO 22,

esquina á la de la Zapateria.

En este nuevo establecimiento que se acaba de trasladar se ha recibido un escogido y variado surtido de quincalla, cristaleria, perfumeria y otros muchos artículos entre los cuales hay sombrillas, abanicos, brazaletes, pendientes, alfileres, gemelos, bastones, cigarreras, boquilla, para fumar, pipas, porta-monedas, anteojos, cuchillos, tijeras, cortaplumas, navajas superioress botones, glases, etc., etc.; jabones, pomada, agua colonia fina y ordinaria, vinagre para refrescar el cutis, estractos para el pañuelo, agua de Mme. Chantal para teñir el pelo sin que nadie lo cnozca.—Todos los géneros que se reciben en dicho establecimiento seguirán vendiéndose á un precio módico como se ha hecho hasta ahora.

GOTA Y REUMATISMO.

Siendo el elixir de Lassere y los polvos antigotosos un poderoso medicamento que cura como por encanto los mos fuertes dolores de la gota y reumatismo, y teniendo presentido que dicho medicamento circula adulterado, prevenimos al público que es ilegítimo el que no lleve nuestra firma y rubrica y sello del establecimiento, acompañado ademas del opusculo que para el uso de los enfermos tenemos publicado.

Se vende en Madrid Botica Central, calle de Carretas núm 27. Barcelona, Botica del doctor Font, plaza del Pino. Valencia, Botica de Castell, calle de Caballeros: á 100 rs. el frasco del elixir y á 20 rs. caja de los polvos.—*Dr. Font y Ferres.*

Don Fernando Ferran, Secretario honorario de S. M. y notário público de Barcelona infrascrito; certifico que con escritura en mi poder, de 26 de febrero de 1850, el señor Laserre otorgó al doctor Font y Ferres, la esclusiva venta del elixir anti-gotoso de su propiedad, autorizándole para confiscar legalmente las botellas de ilegítima procedencia, como lo son, las que no vayan selladas con el sello de su establecimiento, y la firma y rúbrica del espresado doctor Font y Ferres sobre los rótulos de las botellas. Y para que conste, requerido libre la presente en Barcelona á 30 mayo de 1853. —Fernando Ferran.

Ebanisteria

DE ANTONIO GOMILA,

situada en el convento de la Merced.

Hay muebles de toda clase y buena construccion, como son: cómodas de caoba, de chicarandana, desde el precio de 15 duros á 100; camas, sofás, espejos, cuadros, guardaropas, mesas redondas con mármol, sillas, mesas tocadores, mesas consolas, y otras clases, á precios equitativos; todo con la mayor elegancia y esmero que corresponde.

VENTA.

Se vende en pública subasta una pieza de tierra de tenor de unas cuatro cuarteradas, distante media hora de esta ciudad y que linda con el camino de Buñola: cuyo pliego de condiciones obra en poder del corredor don Andres Serra.

Aviso importante.

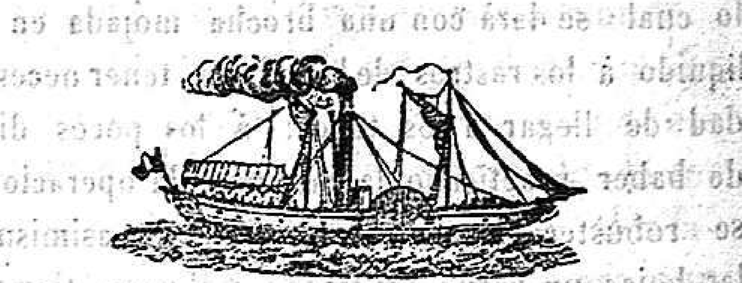
LA UTILIDAD.

Con este título, acaba de abrirse en la calle de Bastaixos número 28 un establecimiento de *Ferreteria*, donde se encontrarán toda clase de herramientas propias para carpinteros, herreros, escultores, zapateros, guarnicioneros etc., etc. Un escelente surtido de bolas de marfil y otros objetos para villar. Tambien se encargará de la construccion ó compra de estos, todo á precios sumamente equitativos y *fijos* para mayor conveniencia y satisfaccion de los consumidores. Las personas que necesiten de los servicios de dicho establecimiento quedarán altamente satisfechas, tanto de la buena calidad de los efectos que en él se espenden, como de su notable baratura.

AL LADO DEL ALMACEN DEL VAPOR Mallorquin, se vende bacalao nuevo 1.ª de Escocia, al precio de 11 libras 10 sueldos el quintal.

EN LA CALLE DE LA HERRERIA BAJA, número 27, piso segundo, hay para alquilar con asistencia ó sin ella dos salas con sus respectivas alcobas espaciosas, propias para caballeros de carácter, ó matrimonios sin familia.

EN LA CALLE DE CARÁSAS, NUMERO 2, está para alquilar un segundo piso interior, con cinco cuartos dormitorios y desvan.



El vapor El Mallorquin, *su capitan don Antonio Balaguer, saldrá para Barcelona el martes* 17 *del actual á las tres de la tarde, con la correspondencia. Admite cargo y pasageros á los precios siguientes: cámara de popa* 80 *rs., cámara de proa* 40 *rs. y sobre-cubierta* 20 *rs. Se despacha en la calle de la Porteria de Santo Domingo, número* 1.° *cuarto entresuelo.*

POETAS
DE LAS
ISLAS BALEARES.

CONDICIONES DE LA SUSCRIPCION.

La obra saldrá por entregas de tamaño y letra igual al prospecto, de 48 páginas cada una, á tres reales vn. por entrega.

Se publicará una entrega cada 15 dias, y mas adelante una entrega semanal.

Se suscribe en la imprenta de PEDRO JOSÉ GELABERT, *Pas d. en Quint, núm. 74, principal, y en las librerías de* PEDRO JOSÉ GARCIA *y* JUAN COLOMAR, *plaza de Cort.*

PALMA:
Imprenta de Pedro José Gelabert, editor responsable.